ness. So, he is willing to reply today, because the importance of the subject is there, not of the time alone.

If you feel that this is an important subject, may I ask Shri S. Ramachandra Reddy to call the attention? I have already said that we will abide by the previous practices and the rules.

THE LEADER OF THE HOUSE (SHRI SIKANDER BAKHT): Madam, are you going to take up...

THE DEPUTY CHAIRMAN: ...the regular business.

SHRI SIKANDER BAKHT: The rest of the business.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Naturally. What do you want to do?

SHRI SIKANDER BAKHT: It is just a very ordinary thing. It is just to move something for introduction alone.

THE DEPUTY CHAIRMAN: What is the introduction on?

SHRI SIKANDER BAKHT: Madam, I have to introduce a Bill. It is just that.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Sikander Bakht Saheb, we have already deviated from one subject. Why try to deviate to another? We will totally violate and deviate ourselves into wilderness.

SHRI SIKANDER BAKHT: Accepted.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Let this House not go into an unknown wilderness, where we have no rules.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: I accept your ruling, Madam. But, it is only for once that the deviation has been made.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Exactly. It is for once. The Bill that Mr. Sikander Bakht has referred to is regarding moving for introduction of the Patents' Bill. It will be taken up after the completion of the Calling Attention. The Leader of the House is not expected to deviate from the rules. (Interruptions)

CALLING ATTENTION TO A MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

Alarming Siuation arising due to cracks in Railway Lines in different parts of the country and resultant train accidents

SHRI SOLIPETA RAMACHANDRA REDDY (Andhra Pradesh): Madam, I beg to call the attention of the Minister of Railways to the alarming situation arising due to cracks in railway lines in different parts of the country and the resultant train accidents.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Madam, Status of rail/weld failures.

Rail weld failures are a cause of very serious concern to the railway administration. Several measures have been taken over the last many years to contain the rail/weld fractures and to prevent accidents on this account.

The position of the rail weld/failures in the last two years is as given below:—

Year	No. of failures
1997-98	2690
1998-99 (Till Nov.)	2544

The number of consequential accidents due to rail weld failures during 1997-98 and 1998-99 are as given below:—

Year	No. of accidents
1997-98 (Till Dec.)	34
1998-99 (Till 15-12-98)	25

There are several causes of rail/weld failures in the rails. The main causes of cracks in rails are listed as under:-

(a) Defect in rail manufacture.

(b) Sudden failure due to high impact.

(c) Failure due to corrosion.

(d) Bolt hole fatigue.

(e) Weld failure.

(f) Fatigue failure in rails overdue renewal.

The important measures which have been taken to reduce/eliminate rail/weld failures on the Indian Railways are as given below:—

(a) Improvement in the rail manufacturing and inspection facilities at steel plant.

(b) Close monitoring of rail weld failure by doing systematic investigations of rail failures in the track to arrive at the cause and taking remedial measures.

(c) Up-gradation of welding specifications to incorporate the latest advancements in the field.

(d) Preventive maintenance through periodic Ultra Sonic Flaw Detection (USFD) of the rail in the track.

(e) Since this is a problem being faced by the other world railways also, a research project has jointly been undertaken by Japanese, Chinese, American, European and Indian Railways at the European Rail Research Institute (ERRI) of the International Union of Railways (UIC).

SHRI SOLIPETA RAMACHANDRA REDDY: Madam Deputy Chairman, the Annual Report presented by the Indian Railways along with the Railway Budget has a Chapter on "Safety". It says, "The Indian Railways pays high priority to safety in train operations." Madam, "The Status Paper on Indian Railways, some issues and options" presented by the hon. Minister on the 27th May, 1998, it says, "Safety has been a management of priority area." But, unfortunately, I have to say that the safety of Indian Railways is rather poor. Madam, I have got the figures of major train accidents and deaths from 1985 onwards. But I will not mention all those things except of the last three years and the current year. In 1995, 427 persons died in three major train accidents. In 1996, 153 persons died in four major train accidents. In 1997, 126 persons died in three major train accidents. In 1998, 74 persons died in four major train accidents. In the train accident at Khanna, Punjab which took place on the 26th November, more than 200 people died. The basic causes for accidents may be many like human failure, sabotage, lack of instant communication facilities and track maintenance. Track plays a very important role in safety. It seems that a study brought out reveals that more than 50 per cent passenger train accidents took place due to failure of the tracks. The recent train disaster at Khanna which claimed more than 200 lives was first attributed to the derailment of the coaches of the Frontier Mail. In the case of Indian Railways, 85-90 per cent accidents are due to derailment. The derailment was caused due to a rail fracture or due to breakage of the track. Here it would be appropriate to mention a para regarding track renewal from the Status Paper of the Indian Railways. "Track forms the backbone of the Railway infrastructure and this needs to be maintained in a safe and healthy condition. Though every effort has to be made to carry out track renewal in a planned, phased and timely manner, arrears of track renewals continue to remain. These ar-

years which were 9,595KMs in the beginning of the Eighth Five Year Plan have grown up to 10,954 KMs in the beginning of the Ninth Plan."

Regarding the recent Khanna train disaster, the Chief Commissioner of Railway Safety has fixed the responsibility on the office of the Chief Engineer of Northern Railway and the SAIL, Bhilai which supplied the tracks. I need not bring here the dispute between the SAIL and the Railways. It is the supreme duty, it is the supreme responsibility of the Railways to take care of these things. They simply cannot blame the SAIL. So, the Chief Commissioner in his report said that the tragedy could have been averted if the Chief Engineer's office responsible for track maintenance has been following the standards set by the Research Development and Standards Organisation of the Railways regarding periodic testing of track. The report says, "The Chief Engineers office did not adopt the correct method and frequency of ultrasonic testing of the track method."

Madam, it has been published in the newspapers that 197 KMs between Delhi and Ambala route alone have more than 1,400 fractures in the track. The hon. Railway Minister was kind enough to inform us, through his statement, that several measures were taken over the last few years to contain rail fractures and to prevent accidents on this account. At the same time, he was kind enough to give us the figures for 1997-98. The number of failures is 2,690. The year 1998-99 is not yet over still there is some more time we can expect some more failures. The number of failures is 2,544. That is a little less than the previous year. It may exceed too. There is a possibility of its exceeding also. It cannot be ruled out. Regarding accidents due to railway failure in 1997-98 till December end, the number was 54; in 1998-99, till 15th December--we have 15 days more--it is 25 already. So, not much progress has been mentioned by the hon. Minister also. Therefore, I appeal, through you, Madam, to the Railway Minister, to give top-most priority to track maintenance, if necessary, by postponing laying of some new lines. I appeal to the hon. Minister that track maintenance should be taken up with immediate effect and within the earliest possible time. Thank you, Madam.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA (West Bengal): Madam, I am constrained to say that the statement placed before the House by the hon. Minister is a suppression of facts and it is misleading the country; and thereby, it is tantamount to an act of cover-up of the actual reasons. Why do I say so? The hon. Minister has issued a statement saying what steps are being taken. These are all the pious desires of the Railway Board whose only intention is to ensure that they are able to do the job uninterrupted without looking into the problem of railway safety and running of trains. The basic point is that the human tragedy and the colossal wastage that are associated with the railway accidents can be singularly attributed, whether or not the Raillway Board accepts it, to the criminal violation of the safety rules at random not being looked into by successive Ministers. It can be attributed to the cynical negligence in the maintenance of railway track, in the failure of the Railway Board in carrying out renewal and replacemen of the track that has outlived its normal tenure of life, random use of accessories of the condemned wagons and condemned carriages, putting in service wagons with depleted brake-power. I draw your particular attention to this particular fact. Wagons are being run with

below-standard brake-power. The brake-power has to be 75 per cent. But there had been occasions—trade unions have been drawing the attention of the Railway Board and the Railway Board has been turning a deaf ear to this complaint—when trains, particularly goods trains, are being run with depleted brake-power. Madam, ten years back—it is not today—the Railway Board had to concede that 40 per cent of the railway track need immediate renewal. There are different types of track. The hon. Minister may kindly look into the technical aspect. There are 125-pound tracks, 110-pound tracks and 90-pound tracks. Diffrent categories of track do have different longevities. Cracks appear because, after expiry of the normal tenure of service of the track, it is not being replaced. The SAIL is being indicted by the Railway authorities. Why should the SAIL be held responsible? If sub-standard material had been supplied, why could not the Quality Control Department of the Railways hold it back? It is for the Railways to ensure the normal standard. And if there has been a deviation, it is not the supplier alone—in the main, it is the Railways—that is to be blamed. Madam, that is not the only point. There are serious shortage of very important accessories and important components. In fixing the track with the sleeper and also for connecting the railway tracks, we need screw-bolts and dog-spikes. There is a lamentable short supply of screw bolts and dogspikes. There is a short supply of the two components. This acute shortage is leading to appearing of cracks, leading to derailment, leading to accidents and the railway track is becoming vulnerable. There is a special type of railway track which is known as LWL—Long Welded Rail. Special expertise is needed for its maintenance. But the Railway Board has given the responsibility of maintaining the special category of track to the contractors and the contractors do the job in a way which is found to be defective. This fact is being overlooked by the Railway Board. Sub-standard work of the contractor is being overlooked by the Railway Board. What do they get in exchange? Only the Railway Minister can enlighten us on this point. Wooden sleepers are being replaced by concrete sleepers. In order to do the job, again, specialisation is needed. That work is being given deliberately to the contractors, much to the detriment of the safety of the passengers and inviolation of the safety rules. I do not know the policy of the Government. I draw the attention of the hon. Railway Minister to a particular fact. Madam, you will remember that there was an accident, where the Purushotham Express had derailed near Ferozabad, and many people had died. What was found out? It was found out that there was some defect in the signalling. As a result of the findings of the investigation, it was decided that track circuiting will be resorted to between Delhi and Allahabad because of the high density of the railway traffic in this area. Will the hon. Railway Minister inform the House whether that decision has been carried out? I am sure, this particular decision has not been carried out. Why? It is because of the fact that the amount of Rs. 8,000 crores that was allotted for the job was diverted by the Railway Board for laying the double line somewhere else. Under whose instructions was it done? The Minister can inform the House about this fact. Therefore, the safety rules were violated with impunity by the Railway Board. Such a violation of rules was not looked into by the successive Ministers. The list is long. It includes accessories, parts and materials of the condemned engines. Madam, when do we condemn an engine or a carriage? An engine is condemned or

a carriage is condemned after the expiry of the normal tenure of life. The accessories, materials and components of the condemned engines are being utilised for a cosmetic renewal of the carriages. Why the accidents shall not take place! After the engine has been found to be condemned, the materials are being removed because there is a short supply of materials and those components are being fitted in those engines and wagons which are supposed to be in circulation. What is the reason? Either there is a shortage of funds that stands in the way of normal replacement or there is misutilisation of funds or there is squandering away of funds by the Railway authorities. Shortage of funds cannot be the reason. Coaches and wagons, with expired longevity, are being put into service. Let the hon. Minister make a commitment before the House that the questions that are being raised here, will be looked into not by the so-called officials to whom safety is secondary, but will be looked into by a Parliamentary Committee to find out the truth. If it is done, more explosive facts will come out. There has been a change of the signalling system and the change of signalling system needs training, retraining and refresher course for the people who are doing the signalling. Earlier, it was absolute block system. Now, it is automatic block system. Automatic block system means, a particular train can be allowed to by pass a particular point even before another train crosses over. More than one train may be running on the same line. Since it is a sophisticated, developed and modernised system, there could be a possibility of uninterrupted running of trains. It is quite well, it is good, that these trains can speed up. But what is the training? Where is the training for tackling and maintaining the sophisticated signalling system by the Railways? The Minister should tell us.

Madam, as we all know, earlier, the trains were driven by steam. Then, we had diesel engines. Now, we have electric engines. The engines have changed, the signalling system has changed, and the mode of energy has changed, and it requires training and retraining. There is a norm in the Railway Book. The norm is called 'safe working duty'. Is that norm being violated? Isn't it true that there has been a large-scale surrendering of posts by the Railway Department under the bogie that there is a surplus labour and a surplus manpower? Because of the large-scale surrendering of posts by the Railway authorities, there is a shrinkage of staff. As a result, there is an acute shortage of people who are associated with the running of trains, like guards, gangemen, drivers, cabin men, station masters. There is an acute shortage of these people. Since there is an acute shortage, the people are put on overtime duty, and an allurement of payment forces the people to look for overtime work, and since the people are doing the overtime job, there is physical fatigue, and physical fatigue leads to human failure, and human failure leads to accidents. I don't think the hon. Railway Minister has got derailed. But this is one of the causes of derailment that you have been able to find out. Therefore, the point categorically is, there has to be a probe, there has to be an inquiry. The House cannot be satisfied in the background of persistent reckless and irresponsible driving and lack of consciousness. So far as the management of railways is concerned there has to be a new method. The hon. Minister must say this far and no farther. It is not because of loss of lives that I raise the demand. The country is losing its resources. Every now and then, there is either an accident or an escape from death. The Minister or the Railway Board makes or releases special news stating that the train escaped accident because

the error was detected in time. Therefore, in view of the unheard of situation that the Indian Railways has been put in, despite the persistent increase in fares and freights, every time, the hon. Railway Minister looks for an increase in fares. Every time, travelling by trains has become costly. It is only the travelling by trains that has become costly. Life has become cheap, and the resources have become cheap. There must be a break from the past, and if the hon. Railway Minister does want to have a break from the past, let him announce today what the extraordinary step is that he is going to take to face an extraordinary situation. And if the hon. Railway Minister does not agree to take an extraordinary step, then I will call him a person who is allowing himself to preside over an administration which needs immediate overhauling. If the Board of Air India can be dissolved, if the Board of Indian Airlines can be dissolved by the present Government, because there is a difference of opinion, why can't the present Railway Board be dissolved? Why can't the present Railway Board Chairman be given a marching order? That will give a signal to enforce discipline among the bunch of responsible people who are now at the helm of affairs in the Indian Railways. Let the hon. Minister respond to this extraordinary situation that the country is facing today, so far as the running of trains is concerned.

SHRI VEDPRAKASH P. GOYAL (Maharashtra): Madam Deputy Chairperson, since railway accidents involve loss of human life, they can be discussed in an atmosphere of emotion. The discussions on railway accidents can cover a wide ground and causes. It is very rarely that a technical subject comes before us for discussion. I want to focus on this aspect because this Calling Attention itself is very clearly focussed on the "alarming situation due to cracks in railway lines in different parts of the country and the resultant railway accidents." This subject was discussed in this House two or three weeks ago, in the aftermath of a railway accident near Ludhiana in which more than 200 lives were lost. While making a suo motu statement, the hon. Minister, after describing all that has been done in the matter, had said in the last lines, "the preliminary report of the CRS, who is himself investigating the matter in this case, would, in all likelihood, be available within ten days and the final report within two months. While the precise cause of the accident would be established after the inquiry report is received, prime facie, the cause of the derailment appears to be material failure". There was a lot of discussion on that. Finally, a judicial inquiry, etc., were demanded. The first question which arises out of that statement is this. More than ten days have passed. Has any such preliminary report come? If so, is it a confidential report? Can it be made available to the Members of Parliament?

Again, the statistics of railweld failures in the statement today do not present a satisfactory situation. In 1997-98, we had 2,690 weld failures and in this year in the eight months out of the twelve months—four months are yet to go—there are 2,544 weld failures. It is likely to end up with a failure which is higher than last year.

The Vice-Chairman, (Shri Sanatan Bisi), In the Chair

This situation is definitely not satisfactory. I don't know what the hon. Minister wants to say by presenting this. In the second part of the statement, it is stated that one of the main causes of cracks in rails is the defect in rail manufacture. I am highly surprised to hear that. All the rails come from the Bhilai Steel Plant, which is a public sector steel

plant. There is a strict quality control. After that, we have the RDSO quality control. The Railways itself is a technical organisation. How could the defective rails pass through all these systems? This needs some explanation. Then comes the weld failures. If we refer to the Indian Railways' Status Paper which was presented to the House six months ago, we will find that it has rightly started with a remark that "the Indian Railways is a network, the second largest in the world, under a single management" with such and such set-ups. When we have frequent discussions on accidents and when we are facing such a situation, we somehow compromise with regard to this largest engineering enterprise of the country. I would like to refer to page 14 of that report. There are quite a few points mentioned here on safety. It says, "These arrears, which were 9,595 kms. in the beginning of the Eighth Plan, have grown to 10,957 kms. in the beginning of the Ninth Plan. The effects on the system are speed restrictions and rail failures causing considerable erosion in traffic carrying capacity, besides loss of reliability and loss of lives."

In the next para it says, "Creation and upgradation of maintenance facilities has to keep pace with the acquisition of rolling stock and changes in technology." In the modern world nobody can say a word against upgrading the technology. India is quite capable in accepting the new technology. It further says, "These call for increased requirement of funds for workshops and sheds and machinery and plants." What is really happening is shown in the Table. The percentage of Plan expenditure in workshops and sheds and Machinery and Plant vis-a-vis rolling stock in the Sixth Plan was 17.93 per cent. In the Eighth Plan, it came down to 5.18 per cent. With improvement in technology, instead of increase in funds, they have been dwindling. Unfortunately, these are proposed figures. Therefore, I cannot comment much on that. In the Ninth Plan the proposed figure is 2.77 per cent. In this situation, I do not know how maintenance is going to be upgraded.

With the rolling stock increasing in size and age and with the adoption of higher technology, Plan Allocation or expenditure should keep on increasing. It should not go down. It is amazing that even with the awareness of reversing this trend --as I said earlier it is a highly technical organisation--the Plan Allocations have been going down.

Then on page 16 they have talked about safety. They have patted their own back by saying that they have adopted a multi-pronged strategy involving machine maintenance of track, modernised maintenance facilities for coaches and wagons and ultrasonic testing of rails and rolling stock. There are laid down procedures; there are inspection procedures in the Railways. If they are followed strictly, this kind of accidents will not take place. There are equipments available for continuous monitoring of tracks which can detect the cracks. But within 15 days of a major accident, 97 cracks have been located. The whole Ambala-Ludhiana track is in disarray. These things need to be explained.

The technology change in rails has come by long-welded rails, as was mentioned justnow. This is a very laudable objective. It is being adopted all over the world. The process of long welded rails involves very high technology. I would like to know whether the work of welding on site was entrusted to petty contractors. There are many contractors. There are contractors like Larsen and Tubro who are doing a lot of welding work in chemical plants. Huge chemical plants are coming up where side welding is done by qualified contactors. I would like to know whether the welding was left to unskilled hands.

If so, was there any monitoring agency? What is the record about the electrodes used by them and the process used by them and about preheating? All such precautions which are required in welding, seem to have been overlooked.

The work might have been done in emergency, in the nights, as the timespan was less. I do not know how much supervision and monitoring was done on that. Finally, every weld is approved by a welding authority. Who is the monitor, who is the supervisor? Are there any records of such weld approvals? When, new technologies are adopted, people are also sent for training to advanced countries. I do not know what level of people are sent for training. Very often, in organisations, the highest officials are sent for training. We, in industy, send even our skilled workers, the men who do jobs at the site, for training. Then we are very sure that they have grasped, they have understood, the work. I was told after the recent accident, some 105 officers were sent for training, and after the Faridabad accident, another 100 were sent. Who were these people? For what sort of training were they deployed? What I have learnt is that they have come back and have said that they had nothing new to learn. I am surprised at that. I have received training. I have seen that, unfortunately, this has been the tendency on the part of the Indian trainees. About 40 years back, we were working in a company, and we were trained side by side with the Japanese boys. Finally, the company, in which we were working, told us that our boys come and spend one or two hours and they go back saying that they have nothing to learn, but the Japanese boys note down every little thing; they make sketches of even bolts and nuts of which they know. So, the seriousness with which the training is taken is something which needs to be looked into, and I would like some light to be thrown on this aspect. Then, there is a full-page article published in **The Tribune** of 1st December. Since the time is running out, I will not read the entire report. In the first paragraph, it says: "The Year Book presented by the Indian Railways has a chapter on safety." This has been mentioned just now also. Let it be admitted—not merely by statistics—that the number of accidents has gone down. What the writer says in the Report is—he is an ex-railwaymen—"Let it be admitted that the record of safety on Indian Railways is rather poor and the statistics belie the fact that with regard to serious passenger-train accidents, there has been a marked deterioration."—I am reading from a published report—"This requires a rational appraisal rather than a summary indictment of the railway management." We need a more thorough investigaion and a more thorough appraisal of what is happening. It is very easy to blame officers and directors. But, definitely, it calls for a more closer investigation. I may mention here that about 30 per cent of the rail network carries more than 70 per cent passenger and freight traffic, it is overloaded. So, the golden quarrangular track is overloaded: it is carrying much more than what it is meant for. What can be done for that? It would call for laying of additional tracks on the quadrangular route, not laying of new tracks, wherever there is a political demand. I think, we should caution the Railways to have another look at it. Finally, Sir, I will read out only one small paragraph, the summary of this whole report. It says: "Indian Railways presents a picture of contradictions where the state-of-the-art ABB engines exist in the midst of primitive equipment and practices. And while the essential projects like replacement of tracks replacement of

coaches, wheels, etc., languish for want of funds, capital gets diverted to the populist unproductive projects of creation of zones and divisions and the laying of lines, with the sole purpose of ensuring and expanding the vote-bank of those who are in power at that time." I am very happy to note that it is not happening now but it has been happening. It happened last year, when we discussed it and we objected to that. But there was a different agenda. New Lines were accepted, zones were created and we see the result. Each zone costs one hundred crore of rupees. We cannot give that money for betterment of maintenance facilities and training we see the result today. I finally request the Railway Minister to publish a detailed report. A White Paper has already been issued on the factual state of maintenance of the rail tracks and other equipment. It should be a technical report which we can examine in more detail. It needs urgent as well as long term steps, time-bound steps, which will be taken by the all-powerful Railway Board, under the guidance of the hon. Minister. Thank you.

SHRI RANGANATH MISRA (Orissa): Sir, I thank you for giving me this opportunity. The other day a relation of mine I was travelling by a train and there was derailment of 13 out of the 15 coaches near Jaipur Road on the South-Eastern Railway. Seven people were injured and the general temper of the discussion was that the confidence of the commuters is almost vanishing now. Such incidents are taking place very frequently between Howrah and Khurda Road. As a result, the running of trains is affected and the timing is not maintained. The train which was supposed to reach Chennai by 5 P.M. from Howrah reached about three hours late. When passengers enquired as to what had happened, the casual answer was, 'well, there has been an accident on the way'. Derailment is really becoming a menace but railway people are developing—complacency. I suggest that immediate attention be bestowed and if it is curable, it should be done. Otherwise, even if it requires slowing down of speed of the trains, it should be reduced; safety is most important, it needs immediate attention and I request the Railway Minister to look into it with all seriousness.

श्री बालकवि बैरागी (मध्य प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं रेल मंत्री से कुछ निवेदन करना चाहता हूं। आपने जो यह उत्तर दिया है, काफी विस्तार से दिया है और खुशी इस बात की है कि आपने काफी जानकारी इसमें बटोर ली है। गए दिनों आपने खन्ना के एक्सीडेंट के संबंध में जो वक्तव्य दिया था और जो कुछ आपने अपनी टिप्पणी की थी, उससे ऐसा प्रतीत होता था कि आप सभी स्थितियों से अवगत हैं, सभी स्थितियां आपके सामने स्पष्ट आई हैं, लेकिन उसी वक्त बातचीत के दरमियान इस सदन के सम्मानित सदस्य आदरणीय संघ प्रिय गौतम जी ने टिप्पणी की थी, शायद आपको याद होगा, उन्होंने कहा था - दुर्घटनाएं होती आई है, दुर्घटनाएं हो रही हैं, दुर्घटनाएं होती रहेंगी। उन्होंने उस दिन यह कहा था और उनकी इस टिप्पणी के बाद इन दिनों में भी यदि आप देखें तो हमारी जानकारी में कम से कम चार एक्सीडेंट और हो गए हैं, जिसमें कुछ लोग मर भी गए हैं।

महोदय, आपके माध्यम से मंत्री महोदय से मेरा यह विशेष आग्रह, निवेदन है इस मामले में, कि कृपा करके आप देखें और देश के सामने यह स्थिति स्पष्ट कर दें कि आपके पास रेल लाइन कुल ट्रैक कितने किलोमीटर का है और उसे डबल कितना है ? क्योंकि आजादी के बाद काफी ट्रैक हमने डबल भी किए हैं। दूसरा, इसमें इस बात को स्पष्ट कर देना चाहिए कि आज की तारीख में 98 के दिसंबर तक फैक्चराइज ट्रैक कितना है, अपाहिज ट्रैक कितना है, जिसके ऊपर आज आप गाड़ियां चला रहे हैं सावधानी रखते हुए ? फ्रैक्चराइज ट्रैक पर जब गाड़ी चलेंगी

तो दुर्घटनाएं तो होंगी और ऐसे प्रश्न भी पैदा होते रहेंगे । इन सारी बातों को आपको देश के सामने स्पष्ट कर देना चाहिए ।

महोदय, उस दिन आपने एक नए शब्द पर जोर देते हुए कहा था—जी हां, यह शब्द है और हमने इसे बनाया है मैटरियल फैल्योर, लेकिन आज जो आपने उत्तर दिया है, उस उत्तर में जो आपने बातें बताई हैं, उसकी कंडिका 2 (क), कंडिका ((ख), कंडिका 2(ङ) को आप देखें । इसमें आपने स्पष्ट किया है कि "वेल्डिंग खराब हो जाना, बोल्ट के मुराख का ढीला हो जाना और पटरी उत्पादन में दोष" ये तीनों चीजें ऐसी हैं जो स्पष्ट रूप से मानवीय असफलता की ओर संकेत करती हैं । जैसा अभी गोयल साहब कह रहे थे कि सारी पटरियां जिस कारखाने में बनती हैं, उस कारखाने में आपके रेलवे समन्वय समिति या रेल से जुड़े लोग यदि उसकी क्वालिटी पर ध्यान रखेंगे तो शायद ऐसी दुर्घटनाएं नहीं हो पाएगी या कम हो जाएंगी । जो संख्याएं आपने दी हैं, वे तो बराबर हो जाएंगी, निश्चित रूप से होना पड़ेगा उनको क्योंकि संख्याएं बढ़ेंगी, कम न होंगी । आपने खुद लिखा है और बार-बार कहा है कि नई रेलें भी शुरू करनी पड़ रही हैं और नई रेल गाड़ियां, माल गाड़ियां भी शुरू करनी पड़ती हैं, दबाव तो बढ़ता जाएगा । तो यदि ये दरारें बढ़ती गई और दबाव बढ़ाता गया तो दुर्घटनाएं ज्यादा होंगी । इसके लिए यद्यपि आपने अपने बयान के अंत में प्रश्नकर्ताओं को जो उत्तर दिया है उसमें काफी सावधानियां बरती हैं, लेकिन एक महत्वपूर्ण बात है जिसकी ओर सब लोग आपका ध्यान आकर्षित कर रहे थे और आपने स्वयं भी लिखा है कि :—

> "चूंकि यह एक ऐसी समस्या है जिससे विश्व की अन्य रेलें भी जूझ रही हैं । अंतर्राष्ट्रीय रेल संघ (यू.आई.सी) के यूरोपीय रेल अनुसंधान संस्थान (ई० आर०आई०आई०) में एक अनुसंधान परियोजना पर जापानी, चीनी, अमरीकी, यूरोपीय और भारतीय रेलों द्वारा संयुक्त रूप से कार्य किया जा रहा है ।"

तो मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि यह कार्य भारत में कहां किया जा रहा है, इसकी मॉनिटरिंग का क्या सिलसिला है ? दूसरा, अभी अभी जो एक बहुत ही प्रखर प्रश्न था उनका कि इस योजना के अंतर्गत काम करने वाले हमारे भारत के जो लोग हैं, वे इस कार्य में कितनी गंभीरता से रूचि ले रहे हैं, इस काम को कितना दायित्व भावना से निभा रहे हैं ? यदि उसमें दायित्व भावना और गंभीरता का अभाव रहा तो आपकी समस्याएं और बढ़ती चली जाएंगी एक और निवेदन मैं आपसे करना चाहूंगा । गुरुदास दासगुप्ता जी ने बहुत महत्वपूर्ण संकेत किया है कि और मैं उसको रेखांकित करना चाहता हूं कि जब हम अपने एयर लाइंस और एयर इंडिया के बोर्ड को डिजाल्व कर सकते हैं और उनके पुनर्गठन की प्रक्रिया शुरू कर सकते हैं तो हम रेलवेबोर्ड का पुनर्गठन भी कर सकते हैं । आप अपने रेलवे बोर्ड पर आखिर कितनी जिम्मेदारियां डालते चले जाएंगे ? ऐसा लगता है कि ये लोग थक गए हैं और ये थके हुए लोग कब तक आपकी सेवा करते रहेंगे ? मैं कहना चाहता हूं कि आप इसका पुनर्गठन करिए, नए लोगों को बिठाइए ताकि नई दूरदृष्टि से ये काम कर सकें ।

एक चीज की ओर मैं आपका ध्यान विशेष रूप से खींचना चाहता हूं कि जब सारे देश में रेलों की पटरियां बिछती हैं तो वहां की मिट्टी का परिक्षण, उस धरती की पुख्तगी और सख्ती का परीक्षण जो किया जाता है, शायद इसमें कहीं न कहीं कुछ कमी आ रही है । अगर कमी नहीं आती होती तो इतनी जल्दी-जल्दी दरारें पड़ने की घटनाएं नहीं होतीं । हम मिट्टी के चरित्र को जाने बगैर यदि वहां काम शुरू कर देंगे और सब कुछ ठेकेदारों की दया पर छोड़ देंगे तो आपका काम और गड़बड़ हो जाएगा । इन ठेकेदारों की दया पर यदि आप सब छोड़ देंगे तो आपकी बदनामी बढ़ेगी और सारी स्थितियां फिर ऐसी पैदा होंगी ।

एक निवेदन मैं आपसे और करना चाहता हूं, जैसा अभी हमारे मित्रों ने आपके सामने बताया, विद्वान सदस्य बता रहे थे कि हमारे वैगन्स की क्या हालत है । मैं जिन गाड़ियों से आता हूं, मैं कह सकता हूं आपसे, सदन शायद आश्चर्य करेगा या सदन शायद बर्दाशत कर

लेता होगा, कि ए. सी. फर्स्ट क्लास के डिब्बों में, जहां हमको जगह मिलती है, वहां जब हम जाते हैं, उससे पहले कम से कम तीन प्राणी वहां उससे पहले ही बैठे होते हैं–क्रॉकोच, चूहे और छछुंदर। ये हमको वहां पहले से ही बैठे हुए मिलते हैं। ये वहां पहले ही तैयार मिलते हैं बगैर टिकट। तो आप इस बारे में कब तक ध्यान देंगे और क्रॉकोच से, छछुंदर से और चूहों से हमारा पिंड कब छूटेगा ? हमारे मेटिरियल को ये खा जाते हैं। हमें रेल मंत्रालय का जो पास मिला हुआ है, हम उसे यदि सिराहने रखकर सोते हैं तो उस पास को कमबख्त चूहे कुतर जाते हैं। तो मेरा कहना है कि इस पर आप जरा ध्यान दीजिए।

उपसभाध्यक्ष जी, एक और, बहुत मानवीय निवेदन आपके माध्यम से मंत्री जी से कर रहा हूं। कल ही शाम को मेरे अपने जिले में देहरादून एक्सप्रेस से तीन मजदूर कटकर मर गए, वे काम कर रहे थे पटरियों पर। यह घटना मध्य प्रदेश के मन्दसौर जिले में घटी है। उनके बारे में अभी तक कंपनसेशन का, मुआवजे का कोई ऐलान नहीं हुआ है। आपके मजदूर कटकर मर गए, आपकी पटरियों पर काम करते हुए अपनी जान दे चुके हैं, उन के बारे में थोड़ा विचार करें। चूंकि ये आंकड़े आपने दिए हैं, इसलिए मैं अविश्वास नहीं करता लेकिन मेरा विश्वास है कि ये आंकड़े सरपास कर जाएंगे और आगे बढ जाएंगे क्योंकि आपके यहां मुझे लगता है कि सारे मामले को गंभीरता से लेने के बावजूद, दायित्व बोध की भावना से नहीं लिया जा रहा है। मंत्री महोदय, मैं इस चर्चा से अपने को सम्बद्ध करता हूं और आपसे निवेदन करता हूं कि आप इन बातों पर विचार करें और हमें सुरक्षित यात्रा करने का अवसर प्रदान करें। धन्यवाद।

श्री गांधी आजाद (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल पटरी वैल्डिंग में खराबी होने के मामले पर प्रशासन और रेल मंत्री जी ने काफी चिंता व्यक्त की है, यह बहुत अच्छी बात है लेकिन पिछले कई वर्षों से रेल पटरी और वैल्डिंग में होने वाली खराबियों पर काबू पाने और इस कारण होने वाली दुर्घटनाओं को रोकने के लिए कई उपाय किए गए हैं लेकिन इस वक्तव्य में उन उपायों को नहीं दर्शाया गया है। इसी तरह से पिछले 2 वर्षों के दौरान रेल पटरी और वेल्डिंग में खराबी की स्थितियों का वर्णन तो किया गया है कि वर्ष 1997–98 में 2690 खराबियां हुई और 1998–99 में नवम्बर तक 2544 खराबियां हुई। मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि इन खराबियों को उक्त वर्षों के दौरान कुछ ठीक भी कराया गया या दोनों को कहा जाए कि इतनी खराबियां हुई ? इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि उन खराबियों में से कितनी खराबियों को दूर कराया गया, इसकी जानकारी दें।

महोदय, रेल पटरियों और वैल्डिंग की खराबियों के अनेक कारण हैं। रेल पटरियों में आने वाली दरारों के अनेक कारण बताए गए हैं जैसे उदारण के लिए उत्पादन में दोष। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि अगर पटरी के उत्पादन में दोष है तो इसके लिए जिम्मेदार कौन है ? दूसरा कारण बताया गया है–अत्यधिक दबाव के कारण अचानक होने वाली खराबियां।

उपसभाध्यक्ष महोदय, ज्यादातर देखा गया है कि एक ही पटरी पर ज्यादा से ज्यादा रेलों का आवागमन होता है। मैं उदाहरण के लिए बताना चाहता हूं कि मुगलसराय से दिल्ली के लिए जो ट्रेनें चलती हैं, सब एक ही पटरी पर चलाई जाती हैं। इसके अतिरिक्त वाराणसी से भी काफी ट्रेनें उसी लाईन पर चलाई जाती हैं और लिच्छिवी ट्रेन जो है, वह मऊ से वाराणसी होते हुए, उसी पटरी पर चलाई जाती है। ऐसे में दबाव बढ़ेगा नहीं तो घटेगा क्या ? वहां की जनता की मांग है कि लिच्छिवी ट्रेन को माऊ-शाहगंज-आजमगढ़ होते हुए दूसरी पटरी पर डाल दिया जाए ताकि कुछ तो दबाव कम हो, लेकिन ऐसा नहीं किया जा रहा है। इसलिए दबाव बढ़ता जा रहा है और खराबियां भी बढ़ती जा रही हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, क्षरण के कारण होने वाली खराबियों की भी समय-समय पर जांच करानी चाहिए, तभी इन खराबियों को रोका जा सकता है। मैं समझता हूं कि इसकी जांच नहीं कराई जाती है, इसके कारण खराबियों को रोका नहीं जा सका है। और भी कई कारण

बताए गए हैं जैसे बोल्ट में सुराख, वैल्डिंग में खराबी या नवीकरण में कमी, ये सब विभागीय सतर्कता का अभाव और लापरवाही का द्योतक है । इसी तरह से (क) से लेकर (घ) तक जो उपाय बताए गए हैं सुधार के लिए, मैं समझता हूं कि ये सारे सुझाए गए उपायों की जिम्मेदारी विभाग की होती है । इस प्रकार स्पष्ट है कि इन सुझावों का कार्यान्वियन भी वहां पर पूरी तरह से नहीं किया जाता है और लापरवाही बरती जाती है जिसके कारण दुर्घटनाएं घटित होती हैं । इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे अपने विभाग की लापरवाही को ठीक करें और इसे यदि ठीक किया जाएगा तो शायद 50 प्रतिशत से ज्यादा दुर्घटनाएं रोकी जा सकेंगी । धन्यवाद ।

श्री रामदेव भंडारी (बिहार) : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदय, आए दिनों देश में छोटी-मोटी, छोटी-बड़ी रेल दुर्घटनाएं होती हैं । छोटी दुर्घटनाओं के बारे में स्टीन वर्क समझ करके उस पर ध्यान दिया भी जाता है, नहीं भी दिया जाता है । जब कभी देश में बड़ी दुर्घटनाएं होती हैं और उसमें बड़े पैमाने पर जान-माल की क्षति होती है तो फिर देश का ध्यान, रेल मंत्रालय का ध्यान और सदन का ध्यान उसकी तरफ जाता है । फिर सदन में रेल मंत्री का ध्यान आता है, चर्चा होती है और फिर कुछ ही दिनों के बाद एक दूसरी रेल दुर्घटना हो जाती है । मैं जानता हूं कि रेल मंत्री जी दुर्घटना के लिए चिंतित नहीं हैं ऐसी बात नहीं है, वह बिल्कुल चिंतित हैं । वह चाहते हैं कि एक दुर्घटना के बाद कोई दूसरी दुर्घटना न हो । मगर मुझे लगता है कि कहीं न कहीं रेल मंत्री जी असहाय और विवश हैं । या तो रेल मंत्रालय उनकी बात नहीं सुन रहा है या जो पटरी पर रेल चल रही है वह उनकी बात नहीं सुन रही है । तो इस तरह से इस्तीफा भी नहीं दे सकते, क्योंकि इस्तीफा देना आजकल अच्छी बात नहीं है । इस्तीफा देने से अगर दुर्घटना बंद हो जाएं तो वह दे भी दें । फिर इस्तीफा देना कोई अकलबंदी की बात नहीं है । ... **(व्यवधान)**

श्री बालकवि बैरागी : नीतीश भाई अगर इस्तीफा दे देंगे तो अटल जी स्वीकार भी कर लेंगे, मुझे पक्का भरोसा है ।

[उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम) पीठासीन हुए]

श्री रामदेव भंडारी : महोदय, लगभग 60 परसेंट जो दुर्घटनाएं होती हैं उसमें तकनीकी कर्मचारी जो उसमें शामिल हैं उनकी लापरवाही से होती है । संयंत्रों की खराबी, मेंटीनेंस की कमी यह सब मुख्य कारण हैं जिससे रेल दुर्घटनाएं होती हैं । अभी खन्ना रेल दुर्घटना के बारे में रेड्डी साहब चर्चा कर रहे थे । ट्रेक में दरारें पड़ती हैं, रेल का कम्पार्टमेंट एक ट्रेक से दूसरे ट्रेक पर कैसे गया ? हुक में जंग लगा हुआ था और जंग लगा हुआ हुक टूट गया और दूसरे ट्रेक पर चला गया रेल का कम्पार्टमेंट । ... ... **(व्यवधान)**

श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश) : अगर खराबी हो जाए तो क्या फेंक देंगे उसे ?

श्री रामदेव भंडारी : यह देखना किसका काम है ? चीफ कमिश्नर ने रिपोर्ट में कहा है जिसकी चर्चा की गई है, यह जो चीफ इंजीनीयर नॉदर्न रेलवे का डिपार्टमेंट है जिन पर ट्रैक मेंटीनेंस की जवाबदेही है उसके टैस्टिंग का जो स्टेंडर्ड है उस स्टेंडर्ड का पालन नहीं किया गया । दूसरी तरफ जिस स्टील प्लांट से रेल लेत हैं उसके बारे में भी चर्चा की गई है । जब हम रेल लेते हैं किसी प्लांट से तो उसकी जांच करने, उसकी क्वालिटी की जांच करने, उसकी स्पेसिफिकेशन की जांच करने के लिए रेल में एक विभाग है उसकी यह जवाबदेही है । मेंटीनेंस की जवाबदेही वाले मेंटीनेंस ठीक से नहीं कर पा रहे हैं । जहां से ट्रेक लेते हैं, ट्रेक का जो स्पेसिफिकेशन है उसके अनुसार हम ट्रेक नहीं लेंगे तो दुर्घटना होगी । कहा जाता है कि जो सुपर फास्ट रेल गाड़ियां चलाते हैं, राजधानी एक्सप्रैस चलाते हैं, शताब्दी एक्सप्रेस या और भी सुपर फास्ट गाड़ियां हैं—क्या हमारी जो ट्रेक हैं उसका

बोझ ढोने के लायक है या नहीं, इस तरह की भी चर्चा होती है कि हमारी जो ट्रेक है वह सुपर फास्ट ट्रेन का बोझ ढोने लायक नहीं है और जितनी स्पीड से हमारी ट्रेन चलती है उसका बोझ वह नहीं ढो सकती है। कहीं वही खराब रहता है माल गाड़ियों का। एक मालगाड़ी का व्हील खराब हुआ जिसकी वजह से ट्रेक में दरार पड़ गई। तो कुल मिलाकर यही लगता है कि मेंटीनेन्स सब से बड़ा कारण है ट्रेक खराब होने का। या तो हमारे पास अच्छे सुरक्षा उपकरण है नहीं और अगर है तो वह बिल्कुल खराब है। तो मैं रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि अगर हमारे पास में अच्छे उपकरण नहीं हैं तो क्या विदेशी से सुरक्षा उपकरणों का आयात नहीं किया जा सकता है या अपने ही देश में टेक्नोलोजी विकास करें जिससे अच्छे उपकरण बनाए जा सकें और रेल की जो दुर्घटनाएं होती हैं उसे रोका जा सके।

मैं बिहार से आता हूं–नोर्थ इस्टर्न रेलवे है। समस्तीपुर डिवीजन में लोहना और झंझारपुर स्टेशन के बीच में एक पुल है। जब भी मैं अपने घर जाता हूं तो उस पुल से होकर जाता हूं। उस पुल की हालत इतनी खराब है कि कभी भी वहां पर दुर्घटना घट सकती है। मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि वे किसी वरिष्ठ पदाधिकारी से पुल दिखा लें। कहीं ऐसा न हो किसी दिन जब मैं उस पुल से होकर गुजरूं और मेरे साथ कुछ हो जाए। ...(**व्यवधान**)

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम) : आप अपनी बात समाप्त करिए।

श्री रामदेव भंडारी: अंत में, मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे रेल दुर्घटनाओं को कम करवाएं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

SHRI R. MARGABANDU (Tamil Nadu): Sir. train accidents occur mainly due to the deterioration in the rails. It depends upon the dependence of the human element on the overaged assets, lack of reliability of equipment, technological backwardness and inadequacy of the safety devices that could cancel he wrong operation on account of human failure. These are the mainreasons for accidents. It is also because the rails are fatigued and the quality of steel that is used is very poor. These things are not taken care of. The number of trains has increased, but the track is the same. It is the introduction of several new trains that has resulted in the deterioration of tracks. Besides this; goods trains also move on these tracks. I was told that several committees were constituted. In 1962; there was the Kunzroo Committee; in 1968; there was the Wanchoo Committee; and;in 1978 ; there was the Sikri Committee. These committees have made recommendations about the saftey measures to be adopted in maintining the rails. I fail to understand why the recommendation of those committees have not been taken into consideration; and why the tracks have not been modernized. In our place, in Tamil Nadu, there was a major accident at Vaniyambadi. There, due to wrong signalling and track failure. three trains collided and more than a hundred persons died, and about 300—400 persons got injured. Similarly, there was a major accident near Jalarpet and Salem.

Near Karur also. there was a major accident. These acodients take veyy often; and suddenty. Travelling in trains not safe. I request the hon. Minister to evince much interest in modernising the safety measures in the trains That alone will give us assurance. Otherw'se, if no modernisation takes place, and if there is an increase in the number of trains as and when a reperntation zs,sse a sand when a representation comes from the MPs and the public, teh,n the result will be very disastrous. I request the hon. Minister of Railways to evince much interest in modernising the tracks. That is all.

SHRI SANATAN BISI (Orissa): I would like to draw the attention of the hon. Minister to the point that so far

as the statement is concerned, it is devoid of some particulars. For example, they have given 'consequential defects', but as per the report of the Commissioner of Railway Safety, for the year 1997-98—it has been clearly mentioned at page 26 under 'Periodic Inspections. — "'During the year the Commissioner carried out periodical inspection of 1,07,097.99 kilometres of railway tracks in the company with the Zonal Railway General Manager. Significant defects and deficiencies noticed during the inspection were discussed wtih the Railway Officer during such period." Inspection reports were furnished. But, here in the hon. Minister's Statement nothing has been mentioned about the periodic inspection that has been carried out during 1997-98 and what were the consiquential defects that were there as a result of which the accidents took place. So, the Statement of the hon. Minister is devoid of fundamental particulars.

SHRI JIBON ROY (West Bengal): Sir, we are grateful to the hon. Chairman for admitting this Calling Attention Motion and giving us an opportunity to express our concern.

Sir, this issue of rail cracks and rail fractures is a technical issue. Only technical experts can say why an accident has taken place. The hon. Minister has detailed what can be the reasons. Sometimes multiple causes can be there, as has happened in the case of the Golden Express train accident. It was found that tthere was a crack or a snap in the drawhooker that caused detachment. After the detachment, the train moved one kilometre away from the place the detachment took place. A rail piece which having a fatiscent, was found. It has also appeared in the press Fatiscent can take place for many reasons. It can take place because of the increase in the hydrogen quantum. It may be because of the crack or because of the overage of the rail. It is basically a technical issue. So, technical persons should ponder over the matter and come out with a detailed report as to what are the basic causes of a great number of rail fractures.

Sir, marching order is sometimes necessary. Reorganisation is also necessary. So far as Railway is concerned, what is more necessary is the reorientation of approach. When I talk about the approach, I mean technical approach as well as the approach about the railway policy. During the last two decades you have brought in some internationally accepted train engines with increased horse-power. From locomotive to electricity, from electricity to diesel and from diesel engins you are bringing in foreign engines. But, you have not taken care of the tracks built during the British period. You are concentrating on gauge conversion. You are increasing the number of rakes. Sometimes 150 wagons are there in the goods trains and those engines are pulling them on the railway tracks built during the British period. Sir, no step has been taken to rebuild the broad-gauge railway tracks or to lay new lines. What is the use of blaming SAIL? Everybody knows that the Indian steel factories, which produce the rails, cannot technoligically maintain the hydrogen level required. The Railway Ministry knows it. So far as I understand stingent checking is made by the Department of Director General, safety itself as per the specifications of the Railways. Still heats carry a higher level of hydrogen. It is the reaaity. Therefore, whatever infrastructure you are having, whatever Railway building capacity you are having, whatever Railway track capacity you are having, whatever maintenance capacity you are having you have to plan according to that. Overpressure will not work. Secondly, regarding maintenance of tracks also your reforms is playing havoc. For example, contractorisation and reduction of the manpower are rampant. The Railway Minister can vough for me. Even your ultrasonic checking system had gone. Whatever is needed for ultrasonic checking, you are not doing it. You are not capable of doing it. I would not like to blame the Railway Ministry or the Ralway Board. The kind of finances that is required is Railway Ministry or the Railway Board. with regard to manual check-power that provided. is required

is not being provided. Even ing of tracks you had active gangmen. In every gang there were about 18 persons. Now, you have reduced it to 12 persons. Therefore, manual checking is also notional. Therefore, I think you have to change your approach. There should be altogether an integrated approath. Sinte pressure is there, a number of trains are pushed into the line which is degenarating. If you do not take care of the tracks and push through new trains with more haulage capacity, with more speed, then, it will be very dangerous. You bring in engines from outside which cannot move on our tracks I know that 70 per cent of the ABL engines which have been imported could not be Commissioned because of track condition. Therfore, I would suggest be a Safety Auditing Department at the ehtn Cw|R13'morespeed, ETA A OI that let there be a technical committee at the Railway Board level. If neces- the Minister himself can choose Members with technical background from both the Houses by forming a committee. The situation is grave. The human life is more important than anything. Please take care of it.

Lastly, I draw the Railway Minister's attention to the system of safety auditing. I do not know whether his Department is having a system of safety auditing. There should be some Safety Auditing in the Railways. As is prescribed in the existing law, there must be a Safety Auditing Department at the Central level also. But there is no system of safety auditing from outside the Railways. In the Mines Department and other Departments there are safety auditing system from outside agencies. I am a Member of the Parliamentary Standing Committee on Labour. I had visited, a number of Railway establishments. During the cross-examination of officials we found that no safety auditing system is there. It is dangerous. Over and above the Railway Board, there should be some third party. Either he should take the help of the Director General of the Safety or he should constitute something new or he should take the help of an internatoinal body as the ONGC is taking. ONGC do not have their own safety auditing system. You don't have any such auditing system. That is dangerous. Thank you very much.

SHRI C. P. THIRUNAVUKKARASU (Pondicherry): Mr. Vice-Chairman, Sir, trains derail six days in a week. A train derails each day somewhere in the country. With 25000 unmanned crossings, an accident occurs every fifth day. Out of which 2/3 train accidnts are caused due to human failure. About two dozen recommendations have been made by the Commissioner of Railway Safety. On the 9th August, 1995, the Purushotham Express met with an accident; and more than 320 lives have been lost. Immediately after this accident, some recommendations were made. But so far those recommendations have not been implemented by the Railway Ministry. Recently, the Golden Express and the Sealdah Express collided; and more than 200 people died. Now, we want to know what the reasons are for the accident. There are several reasons which have been mentioned before this august body. Ultimately, it was found that the accident happened only because of the fissures, fractures and cracks in the railway lines. It is the official who are responsible for the callousness and for the accidents. Rules are there, guideliness are there and provisions are there, to look into the lines. But the Rules are not cared for the guidelines are given the go-by and the provisions have not been considered by the Railways at all. Sytem failure, poor track maintenance and absence of basic safety equipment are the reasons for the accidents occurring. This has been said by the Commissioner, Mr. Man,. The tracks are only seven years old and the tracks are expected to be there for 35 years. But within a period of seven years, the tracks are giving way and accidents have happened. What is the reason for the accidents? Simple devices such as the flash-amp and detenator-detector could have prevented the accidents. If the lamps have been used or exhibited properly, the accidents would not have occurred. The Northen Railway Chief Engineer is held respon-

sible. He ought to have conducted an ultrasonic scanning of the track. It was not done. If the ultrasonic scanning was reguarly done in a proper way, in a proper manner, the cracks would have been detected, on the rail. Faulty rails poor quality of rails and fish-plate manufacturing defects are responsible for the same. The SAIL has supplied improper material. Inferior material have been supplied by the SAIL. That is the main reasons for the accident. In the Delhi-Ambala line, every two kilometres, there are fissures. In the Delhi-Rohtak line, every kilometre, there are cracks available on the track.

I would like to say one thing with regard to Tamil Nadu. [The Nagercoil-Trivandrum train is not operating for the last one month.] The main reason for that is, the track is not in good order. At the time of laying the track itself, it was not laid properly.] Even now, they are not able to repair the track. For the past one month, there is no train at all. We are unable to know by what time the track would be got repaired.

Finally, I would say one thing. [In 1957, there was a big railway accident in Tamil Nadu. At that time, Lal Bahadur Shastri was the Minister of Railways. He resigned immediately after the accident. But we are not expecting our Minister now to resign because he is a very fine gentleman and whatever we demand for Pondicherry, he immediately sanctions. Let him continue. Our main prayer is, let there not be any furher accidents. Please take some more steps to prevent accidents.

Thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Shri Satish Pradhan.

श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र) : धन्यवाद सर, मैं सबसे पहले सोलीपेटा रेड्डी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने यह विषय यहां निकाला और उसकी वजह से हमें यहां कुछ सत्य परिस्थितियां सामने लाने का मौका मिला। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि मंत्री जी ने जो बयान यहां दिया है वह देखकर—21वीं सेंचुरी की तरफ हमारे मंत्री जी रेलगाड़ी को जरूर लेकर जा रहे हैं और बहुत अच्छे ढंग से ले जाएंगे—यह भी विश्वास पूरी तरह से निर्मित हो रहा है। मैं इसके लिए भी उनको धन्यवाद देना चाहता हूं।

मैं सिर्फ दो तीन बातें क्लैरीफिकेशन के रूप में पूछना चाहता हूं। अभी-अभी हमारे यहां महाराष्ट्र में जलगांव में एक एक्सीडेंट हुआ। वह भी रेलवे ट्रेक में क्रेक होने की वजह से, रेल ट्रेक टूट गया और गाड़ी डिरेल हो गयी ऐसा बताया गया अभी उसमें जांच-पड़ताल आदि सब होते रहेंगे और रिपोर्ट आती रहेगी। लेकिन मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि हमारे यहां क्वालिटी कंट्रोल है और रेलवे के क्वालिटी कंट्रोल डिपार्टमेंट का बहुत अच्छा काम है वह आवश्यक है। लेकिन उनकी तरफ से जिस ढंग से इसकी पूरी संभाल होनी चाहिए जिस ढंग से इसका काम होना चाहिए वह काम होता नहीं है। ऐसा जगह-जगह हमें एक्सीडेंट्स की वजह से मालूम पड़ता है। तो क्या इस विषय पर सतर्क हो करके, इसको अच्छा करने के लिए कोई विशेष प्रावधान करने की योजना बना रहे हैं? वह क्या है, इस विषयवर जानकारी देने की आवश्यकता है, ऐसा मुझे लग रहा है। हम यहां जो वैल्डिंग करते हैं, उस वैल्डिंग के लिए क्या इस तरह की व्यवस्था या अल्ट्रा सोनिक की सुविधा कब तक उपलब्ध होने वाली है? आपने कहा है कि हम यह सुविधा उपलब्ध करा रहे हैं, लेकिन यह सुविधा आज हमारे पास है या नहीं? अगर है, तो उसका ठीक ढंग से इस्तेमाल क्यों नहीं होता, और अगर नहीं है तो यह सुविधा उपलब्ध कराने के लिए हम क्या योजना बना रहे हैं और कब तक इस पर अमल होगा, यह भी बताने की कृपा करें? आपने इसमें बताया है कि "सडन फेल्योर इयू टू हाइ इंपैक्ट" यह अचानक लोड बढ़ने का मतलब क्या होता है और ऐसे अचानक लोड बढ़ने की परिस्थिति क्यों निर्मित होती है? यह दो कारणों से निर्मित हो

सकती है । एक ओरिजनल ट्रैक में शायद आपकी जो चेंज चल रही है और दूसरा अचानक ब्रेक इस्तेमाल करने की आवश्यकता के कारण अचानक लोड बढ़ेगा । उसकी वजह से वहां डेमेज हो सकता है । हमारी रोड्स भी उसकी वजह से डेमेज होती हैं। जब हम ब्रेक लगाते हैं गाड़ी को या कार को तो वहां लोड का अचानक निर्माण होता है। वहां खड्डा आ जाता है । इसलिए ऐसा नहीं भी हो सकता है लेकिन इसके लिए हमारे इंजीनियरिंग स्टाफ की तरफ से जो लोड वेयरिंग सिस्टम जो बनाते हैं, उसकी प्लानिंग बनाते हैं, उसका यूज करते हैं, यही हिसाब में ले कर हमारी प्लानिंग हो रही है या नहीं इस विषय पर भी आप जानकारी दें तो अच्छा रहेगा ? मैं यह भी पूछना चाहूंगा, हमारे पास मेंटीनेंस डिपार्टमेंट है और पुराने जमाने में हम ऐसा देखा करते थे कि हम रेलवे ले चलते थे, तो रेलवे के बगल से या बाजू से हम जायेंगे तो भी हम देखते हैं कि प्लेटफार्म पर गाड़ी खड़ी है । गाड़ी को चैक करने के लिए गाड़ी के जो व्हील या पहिए हैं या गाड़ी के बाकी सब पुर्जे हैं, उनको चैक करने लिए, हाथ में लंबा डंडा ले कर, उसको छोटी हथौड़ी लगा कर वह ठक-ठक करके घूमता था और चैक करता था । अभी यह सब सिस्टम बंद हो गया है। यह आपने बंद किया है और सब लोगों को आपने उधर से हटा दिया है । तो उसके बदले में आपने नए लोगों को ले करके क्या कोई मॉडर्न तकनीक इस्तेमाल करना शुरु किया है ? जिस ढंग से यह सभी जो चैकिंग चल रही थी वह चैकिंग आज भी कायम है और ठीक ढंग से चल रही है ? यदि वह ठीक ढंग से नहीं चलती है तो उसके लिए, आप क्या प्रावधान करने वाले हैं? यदि आपका कहना ऐसा है कि हमारा चैकिंग का नया सिस्टम ठीक ढंग से चलता है, तो फिर ये एक्सीडेंट होने का क्या यही कारण है या दूसरा कोई कारण है, यह भी बताने की कृपा करें ? मैं यह भी बताना चाहूंगा कि हम जो प्रचेज करते हैं, मैटीरियल प्रचेज करते हैं, रेल प्रचेज करते हैं, उसका पोलाक जो है उसकी क्वालिटी जगह-जगह बदली होती है, चेंज होती है । मुझे अनुभव ऐसा है कि मुंबई में सबर्बन रेलवे के उधर जो ट्रैक लगाए है, वह ट्रैक कुछ अर्सा, एक-दो साल के लिए लगाए गए । स्पेशली इंपोर्ट करके ट्रैक लेकर आए और लगाए । कुछ दिनों के बाद पता चला कि ये अच्छे नहीं थ और वे पूरा लोड संभाल नहीं सकते । इसलिए ये बदलने पड़े । इसका मतलब ऐसा है कि हमारे जो यहां काम करने वाले हैं, जो क्वालिटी कंट्रोल वाले हैं, जो प्रचेज करने वाले हैं, इन सब लोगों के अंदर एक-दूसरे के साथ जो तालुकात होना चाहिए वह नहीं होता है । यह सब क्या हो रहा है, इस विषय पर भी आपको जानकारी देने की आवश्यकता है और यह सब सुधार करने के लिए आगे आप क्या करने वाले हैं, इस विषय पर भी आप जानकारी दें ? धन्यवाद ।

रेल मंत्री (श्री नीतिश कुमार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, जो ध्यानाकर्षण प्रस्ताव लाया गया है और उसके जवाब में जो लिखित उत्तर सदन के सामने है, उस में यह प्रयास किया गया है कि रेल फेलुअर या वेल्ड फेलुअर के क्या कारण है, कितनी संख्या में यह हो रहे हैं, ये बढ़ रहे हैं या घट रहे है और उन को दुरुस्त करने के लिए कौनसी कार्यवाही की जा रही है । उपसभाध्यक्ष महोदय, खासकर पिछले दिनों जो कुछ बातें प्रकाश में आई हैं—खन्ना रेल दुर्घटना, उसके बाद कुछ और दुर्घटनाएं प्रकाश में आती रहीं व पिछले दिनों उत्तर रेलवे में दिल्ली अम्बाला सेक्शन और इसके अलावा दिल्ली जिंद भटिंडा सेक्शन में भी दो खास किस्म की घटना घट गयी जबकि आम तौर पर ऐसी घटनाएं नहीं घटतीं। हम उसको अभूतपूर्व तो नहीं कह सकते अन-प्रेसीडेंटेड तो नहीं बोल सकते हैं लेकिन साधारणतः ऐसी घटनाएं नहीं घटतीं । उसके संदर्भ में भी रेल फेक्चर वेल्ड फेलुअर की बातें प्रकाश में आई हैं।

जहां तक खन्ना रेल दुर्घटना का सवाल है उसके बारे में इस सदन ने चर्चा की है । मेरा उस पर वक्तव्य था जिस पर काफी स्पष्टीकरण पूछे गए थे और उस पर मैंने जो भी जानकारी हमारे पास थी वह जो जानकारी यहां चाही गयी थी उसका खुलासा किया था।

उस बात को यहां दोहराने से सदन का समय बर्बाद होगा इसलिए मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूं लेकिन खन्ना में जो इतनी बड़ी दुर्घटना हो गयी मने उस दिन भी यह बात बताई थी कि खन्ना म मूल दुर्घटना डिरेलमेंट की थी और ट्रेन दो हिस्सों में टूट गयी थी व दूसरी तरफ उसका कुछ हिस्सा दूसरे ट्रैक को इंफ्रिज करता हुआ गिर गया और लगभग उसी समय दूसरी तरफ से एक रेलगाड़ी आ गयी जिसके कारण इतनी भयानक दुर्घटना हुई । उपसभाध्यक्ष महोदय इस दुर्घटना को रोकने के लिए किसी भी प्रकार का मैकेनिज्म हमारी रेलवे के पास या दूसरी रेलवे के पास है इसकी जानकारी नहीं है । दुनियां की दूसरी रेलवे के पास भी ऐसा कोई साधन, ऐसा कोई एक्यूपमेंट है जो एक मिनिट के अंदर ऐसी बात हो तो उसको रोक दे यह जानने का मैंने बहुत प्रयास किया रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से भी चर्चा की कि ऐसा कोई इक्यूपमेंट हो कम्युनिकेशन डिवाइस हो तो बताएं, सामने लाएं । उपसभाध्यक्ष महोदय अभी तक ऐसा कोई डिवाइस या ऐसी कोई व्यवस्था दुनियां के किसी दूसरे रेलवे के पास भी नहीं है जो एक मिनिट के अन्दर सब कुछ हो और उसको रोक ले । इसलिए उसको मैंने कहा कि हादसा है। दूसरी तरफ से ट्रेन आई और टक्कर हुई। उसको कोई रोक नहीं सकता क्योंकि रेल के ड्राइवर को भी यह नहीं मालूम था कि उसका एक हिस्सा टूट गया है और दूसरी रेल पर जा चुका है व उसी बीच में दूसरी तरफ से गाड़ी आ गयी। इसलिए वह एक अलग किस्म की घटना है हादसा है जोकि हम सब लोगों के लिए कलंक का विषय है, लेकिन उसका उस समय कोई उपाय नहीं था । पर आपको जानकारी होगी कि कुछ ही दिन बाद साउथ-ईस्टर्न सेक्शन में इसी प्रकार की एक घटना हुई जबकि जगन्नाथ एक्सप्रेस रात में वैसे ही जा रही थी और वह तीन बजे रात की घटना थी, यह दो बजे रात की घटना थी लेकिन उसमें दूसरी तरफ से जो ट्रेन आ रही थी उस के जाने में दो या तीन मिनिट का समय था और वह दुर्घटना होने से रोक दी गयी । ड्राइवर ने फ्लैशर भी ऑन किया, दूसरे सेफ्टी रूल्स के मुताबिक उसने कदम उठाए और दूसरी तरफ से आने वाली गाड़ी पहल ही रुक गयी जिस के कारण खन्ना के बाद जो दूसरी दुर्घटना हो सकती थी, उसको उन्होंने रोक दिया । यह इस बात का परिचायक है कि हमारे पास ऐसे डिवाइस हैं कि अगर कुछ समय हो तो हम ऐसी दुर्घटना रोक सकते हैं । उपसभाध्यक्ष महोदय, इतना समय तो होना चाहिए कि एक गाड़ी डिरेल हो जाए तो उसके ड्राइवर, गार्ड या किसी और को दूसरी तरफ से आ रही गाड़ी को कोई-न-कोई खतरे की घंटी बजाने का मौका मिल सके । अब घंटी तो नहीं होगी, लेकिन उसका जो सिग्नल हो सकता है, फ्लैशर लाइट हो या झंडा दिखाना हो या कैकर छोड़कर या और कई तरह के उपाय हो सकते हैं जिनसे इस तरह दूसरी तरफ से आने वाली ट्रेन को आगाह करने का जो साधन उपलब्ध है, उसका उपयोग कर सके और चेतावनी दे सके । अगर उतना भर समय मिल सके तो दुर्घटना टाली जा सकती है। यानि एक पखवाड़े के अंदर इस तरह के दो उदाहरण हमारे सामने आए, एक जिसमें बिल्कुल हम नहीं टाल सकते है क्योंकि समय इतना कम था और दूसरा, जिसमें समय था, तीन मिनट का समय था और उस दुर्घटना को टाला गया । दूसरी घटना भी घट गई, जो बहुत ही दुखद है क्योंकि एक डीरेलमेंट तो हुआ, भले ही उसमें जान-माल की क्षति न हुई हो । मैंने यह एक उदाहरण के तौर पर आपके सामने रखा है ।

महोदय, जो सेफ्टी डिवाइस की बात की जाती है, तो जो आज सेफ्टी डिवाइस है उनकी सीमाएं हैं ! यह न सिर्फ अपनी रेलवे में, इंडियन रेलवे में बल्कि वर्ड रेलवे में भी सीमाएं हैं । आज का जो विषय है, वह स्पेसिफिक विषय है और वह रेल फ्रेक्चर और रेल फैल्योर को लेकर है । रेल फैल्योर और रेल फ्रेक्चर है, जो दुर्घटनाएं प्रकाश में आई हैं, वह खासकर

दिसम्बर के महीने में बहुत ज्यादा प्रकाश में आई है। रेल विभाग का मंत्री सोने के नाते हमलोगों को इस तरह की दुर्घटनाओं की खबर मिलती रहती है। दिसम्बर के महीने में यह पाया गया है कि जाड़े के मौसम के कारण इस ढंग की घटनाएं बढ़ती हैं रेल फ्रेक्चर की और गरमी के दिनों में रेल के बकल होने की दुर्घटनाएं होती हैं। अब लोग वेल्डेड रेल हैं, लोग वेल्डेड रेल का मतलब है कि कई रेलों को जोड़कर के लम्बी दूरी तक हम ले जाते हैं और बाद में जाकर के थोड़ा हम गैप देते हैं। पहले वाला फिश-लेट ज्वायंट का रेल नहीं है कि हर 13 मीटर पर एक ज्वायंट है, खट खट खट रेल चली जा रही है, स्पीड कम है यानि कम स्पीड से लोड हम ले सकते हैं। अब धीरे धीरे विकास हुआ है टैक्नोलोजी का और यह लोग वेल्डेड रेल आ गई है, जिनके साथ उनकी मेंटीनेन्स के भी नार्मस हैं। उनको डीस्ट्रेसिंग भी करना पड़ता है। काफी तनाव वह लेते हैं, अपने में काफी टेंशन वह पालते हैं। इसलिए थे०टी०एस० एक पैमाना बनाया गया है, अल्टीमेंट टेन्साइल स्ट्रेन्थ। पहले हम 72 यूटीएस की रेल चलाते है। देखा गया कि उससे काम नहीं चलने वाला है तो 90 यूटीएस की रेल आई और यह 90 यूटीएस की रेल आज चल रही थे। चाहे वह 77 के.जी. की रेल हो या 52 के.जी. की रेल हो, लेकिन 90 यूटीएस की रेल हम अब लगा रहे हैं। तो इनके अपने मेन्टीनेन्स के नार्मस के हिसाब से बताया जा रहा है उसको। काफी हद तक उसका पालन कर रहे हैं।

महोदय, दुर्घटनाएं घट रही हैं रेल फैल्योर और वेल्ड फेल्योर की। मैंने पूरी उसकी जांच-पड़ताल की है। थोड़ा इसका बैकग्राउंड है लिखाई पढ़ाई के कारण और इसलिए हमारी दिलचस्पी है। अगर इसकी गहराई में जाने की जरुरत होती है तो हम बैठकर जाने की कोशिश करते हैं। हम कोई एक्सपर्ट नहीं हैं और फिर कोई भी राजनीति में बैठा हुआ व्यक्ति, उसकी पढ़ाई-लिखाई जो कुछ भी हो, इस काम को उसने किया तो नहीं है। चाहे व्यक्तिगत रूप से हम हों या राम नाईक जी हों या हमारे पहले जितने हमारे प्रिडिसेसर हों, हम तो 21वें रेल मंत्री हैं, तो जो भी हों, कोई उनसे यह उम्मीद नहीं करता कि उसकी तकनीकी पक्ष को वह जानें, तकनीकी समस्या का समाधान ढूंढे। आखिर इतना बड़ा रेलवे बोर्ड है, इतना बड़ा सिस्टम है, वे तकनीकी पक्ष को देखने के लिए है। लेकिन, जब इन विषयों पर चर्चा की तो मैंने पाया कि रेलवे के अधिकारी भी हतप्रभ हैं। आप देखेंगे, जैसा अभी कहा गया, फेल्योर की घटनाएं घट रही हैं, फेल्योर की घटनाएं बढ़ नहीं रही हैं। पिछले साल की तुलना में या उसके और पिछले साल की तुलना में या और पीछे के सालों में जाएं और देखें तो पाएंगे कि उसकी तुलना में बहुत कम दुर्घटनाएं हो रही हैं। पिछले साल को ही ले लें तो पिछले साल की तुलना में फेल्योर की घटनाएं कम हुई हैं, एक्सीडेंट की घटनाएं कम घटी है। आश्चर्य की बात है या मेरा दुर्भाग्य है कि पेसेंजर ट्रेन की दुर्घटनाएं ज्यादा हुई। ओवरऑल दुर्घटनाओं की संख्या को देखते हैं तो वह संख्या घट गई है रेल फैल्योर या एक्सीडेंट में, लेकिन पेसेंजर ट्रेन की दुर्घटनाएं बढ़ गई हैं। अब म आपसे यह पूछता हूं जो कि पूरे बोर्ड और अपने अधिकारियों से भी पूछता हूं कि आखिर, इसका कारण क्या है? तो वह भी इसका उत्तर देने में सक्षम नहीं है। वह भी नहीं बता पा रहे हैं कि आखिर, कारण क्या हैं। मैंने पूछा है उनसे कि दिसंबर के महीने में क्यों यह दुर्घटनाएं बढ़ी हैं।...**(व्यवधान)**...

[उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन सिंह) पीठासीन हुए]

महोदय, मैं बहुत ही सफाई के साथ इन बातों को आपके सामने रखना चाहता हूं। कुछ फिगर्स आती हैं, उसमें हम देख रहे हैं कि बरसात के दिनों में भी कोई अलग किस्म की घटनाएं घट जाती हैं। यदि मोटे तौर पर मौसम से रिलेटेड यह हों, इसका कोई अध्ययन नहीं है।.... **(व्यवधान)**

श्रीमती कमला सिन्हा (बिहार): कहीं राम जी तो नाराज नहीं हो गए? ...**(व्यवधान)**...

श्री नीतिश कुमार : नहीं, नहीं। वह सब बात नहीं है। जरा, मुझे अपनी पूरी बात कह लेने दीजिए। डीरेलमेंट तो हो रहा है, आप चाहें तो डिबेट को भी डीरेल कर लीजिए। उसमें मुझे कोई एतराज नहीं है। ...**(व्यवधान)**... ऐसे ही डिरेलमेंट हो रहा है, डिनेट का भी डिरेलमेंट झेल लेंगे। कोई बात नहीं। **(व्यवधान)**...

तो जो हकीकत है, मैं उसको आपके सामने, सदन के सामने रख रहा हूं कि यह कोई स्टडी नहीं है कि आखिर पिछले दिनों पैसेजर ट्रेनस की दुघटनायें क्यों घट गई, यह कोई स्टडी नहीं है। फिर आप आश्चर्य करेंगे, जब मैंने जानकारी ली रेल फ्रेक्चर और रेल के बारे में कि क्या इस पर दुनियाभर में कोई स्टडी है, तो जैसा मैंने उत्तर में बताया कि एक ज्वाइंट स्टडी अब शुरू हुई है, अब उसका नाम गिनाने की जरूरत नहीं है, लिखित उत्तर में है, उसमें दिया हुआ है कि यूरोपीय रेल इसमें पार्टिसिपेट कर रही हैं, चाइनीज रेल पार्टिसीपेट कर रही हैं, रशियन रेल हैं, इंडियन रेलवे है, ये सब पार्टिसिपेट कर रहे हैं इस में। यू0आई0सी0, अन्तर्राष्ट्रीय रेल यूनियन का एक प्रोजेक्ट बना है, लेकिन उसकी रिपोर्ट सन 2000 के उत्तरार्ध में आयेगी। एक माननीय सदस्य ने पूछा कि यह रिसर्च भारत में कहां हो रही है, तो वह आर0डी0एस0ओ0 में हो रही है, वह भारत का हिस्सा है, आर0डी0एस0ओ0 में हो रही है और पूरी तौर पर यूरोपीयन रेल रिचर्स इंस्टीट्यूट इसको कोआर्डिनेट कर रही है। लेकिन उसकी रिपोर्ट आयेगी, 2000 के बाद उस पर एक स्टडी होगी। अब देखिये, साहब, रेल भी लोहे की बनी हुई है और उस पर चलने वाली व्हील भी लोहे की बनी हुई है, लेकिन रेल और व्हील में जो इंटरेक्शन है, इस पर भी कोई खास स्टडी नहीं है। कभी-कभी थोड़ा-बहुत काम आर0डी0एस0ओ0 में होता है और जो अधिकारी आर0डी0एस0ओ0 में कुछ दिन के लिये जाते हैं, कुछ उसमें काम करते हैं, फिर वे दूसरी जगह पोस्टिड हो जात हैं और जानकारी भी उनके साथ चली जाती है, कोई परमानेंट रिकार्ड भी नहीं है। इसलिये फैसला लिया गया कि रेल-व्हील इंटरेक्शन पर भी स्टडी होनी चाहिये। कई तरह की घटनायें घटती हैं। यह देखा गया है कि रेल की जो उपरी सतह है, उस पर क्या प्रक्रिया होती है। रेल और व्हील के बीच जो इटरेक्शन होता है उसका क्या इफेक्ट आता है, इन सब चीजों पर कोई एक स्थाई अध्ययन नहीं है, जिस अध्ययन का लाभ लिया जा सके और जिस अध्ययन के लाभ से सुधार के कदम उठाये जा सकें – मजबूती के लिये भी, मैंटेनेंस के लिये भी और रोकथाम के लिये भी। तो इसलिये हम लोगों ने यह फैसला किया है, अभी फैसला किया है, कि रेल-व्हील इंटरेक्शन पर परमानेंट काम जारी रह सके, काम हो सके, इसलिये रुड़की में एक वेयर क्रिएट की जाय, एक सीट क्रिएट की जाये। रुड़की वालों ने कहा कि अगर रेलवे पूरा 50 लाख रुपया एक बार जमा कर दे तो हम एक प्रोफेसर की सीट क्रिएट कर देंने और यह परमानेंट काम होता रहेगा हमारे किसी इंजीनियरिंग इंस्टीट्यूट में इस पर कोई अध्ययन, स्पेसिफिक स्टडी नहीं हो रही है। इसलिये निर्णय लिया गया कि स्पेसिफिक स्टडी इस पर हो और रुड़की को यह काम हम लोग दे रहे हैं और रेलवे की ओर से वह सीट क्रिएट करने के लिये फंड का आबंटन किया गया ताकि वहां एक स्थाई तौर पर अध्ययन हो और उसका लाभ रेलवे को भी मिले और दूसरी जगह पर मिले। दुनिया के दूसरे मुल्क भी उस अध्ययन का लाभ उठा सकते हैं। तो ये कुछ ऐसी बुनियादी बातें हैं जिनके बारे में आप हमसे जवाब चाहगे, हम रेलवे के अधिकारियों से जवाब चाहगे, किसी के पास उत्तर मिलता नहीं है, लेकिन हकीकत यह है कि ये घटनायें घटती चली जा रही हैं।

अब मेंटेनेंस की बात आई, गुरुदास दासगुप्त जी ने कहा कि यह जो लांग वेल्डिड रेल्स हैं, नई किस्म की रेल आ गई हैं और इसकी मेंटेनेंस का काम ऐसे ठेकेदारों को दें दिया गया है जिनके पास कोई तकनीकी ज्ञान नहीं है। मैं यह आश्वस्त करना चाहता हूं कि मेंटेनेंस का काम ठेकेदारों को नहीं दिया जाता। मेंटेनेंस में अगर कोई फेल्योर होता है तो उसके लिये पूरी की पूरी जवाब देही रेलवे की खद की है। किसी ठेकेदार

के जरिये एल0डब्ल्यू0आर0 में किसी मेंटेनेंस का काम नहीं होता । हां, उसको लगाने का काम, नई रेलवे लाइन बिछाने का काम ठेकेदार करते हैं, बालूलास्ट फिलिंग का काम ठेकेदार लोग करते हैं लेकिन एल0 डब्ल्यू0आर0 की मेंटेनेंस का काम, जैसा मुझे बताया गया है, वह नहीं बल्कि रेलवे के अधिकारी करते है और, बहरहाल, जो भी काम ठेकेदार करते है, उस पर सुपरविजन रेलवे के अधिकारियों का होता है, अगर कोई फेल्योर है तो हम ठेकेदार का फेल्योर मानकर

(उपसभापति महोदया पीठासीन हुई)

अपनी जान नहीं बचा सकते । अगर कहीं भी फेल्योर है तो सीधी जवाबदेही रेलवे की है, उन्हीं से त्रुटि होती है । जब चर्चा आई, इस घटना के बाद तत्काल, जो एक नियम है, कमिशनर, रेलवे सेफ्टी से जांच की बात आई । मैंने महसूस किया कि चूंकि बहुत अधिक जान-माल की हानि हुई है, चीफ कमिशनर, रेलवे सेफटी की जांच करनी चाहिये । तो चीफ कमिशनर रेलवे सेफटी ने जांच की और प्रिलिमनरी रिपोट भी उन्होंने अध्ययन करके दी । प्रिलिमनरी रिपोर्ट एक-दो समाचार-पत्रों में भी छपी है, आपने उस बात को भी रखा है । हम उस प्रिलिमनरी रिपोर्ट को डिनाई नही कर रहे हैं । प्रिलिमनरी रिपोर्ट का आपने उल्लेख किया है, जिस में उन्होंने कहा है अल्ट्रासोनिक फ्लां डिटैक्टर का इस्तेमाल किस इटरवल पर होना चाहिये, किस तरह से होना चाहिये । उसमें 2 परिपाटियां अपनाई जाती हैं – एक है नीड वैस्ट जो शियन सिस्टम है । दूसरा है कन्वेंशनल मैथड । नीड वेस्ड रशियन सिस्टम है इस लिये कि उसमें जल्दी-जल्दी अल्ट्रासोनिक फ्लां डिटैक्टर का इस्तेमाल करके डिटैक्शन कर लेते हैं और उसको देखते रहते हैं जल्दी जल्दी, –फ्रेचर अगर ज्यादा बढ़ जाता है तो उसको हटा देते हैं, नहीं तो उसी पर रेल चलाते रहते हैं । यह नीड वेस्ड है । जो कन्वेंशनल मैथड हम लोगों का है, उसके हिसाब से उसकी एक फ्रीक्वेंसी निर्धारित की गई है । कितना ग्रास मिलियन टन प्रतिवर्ष कोई रेल की पटरी बहन करती है, उसके आधार पर उसकी फ्रीक्वेंसी निर्धारित की जाती है । यह कन्वेंशनल है । नीड वेस्ड होना चाहिये, इसके बारे में आर.डी.एस.ओ. की सिफारिश थी और रेलवे की अपनी मंशा भी थी लेकिन उतने ज्यादा अल्ट्रासोनिक फ्लां डिटैक्टर हमारे पास नहीं है । अब इसके बारे में यह फैसला हुआ है कि इसको जहां से भी प्राप्त करना पड़े, अपने देश के सोर्सेज से मिले, अपने देश से पूरा न मिले तो बाहर से लाना हों तो लायें लेकिन उसके साथ कोई कंप्रोमाईज नहीं हो सकता । अब यू.एस.ए फ.डी. की जरूरत ज्यादा है तो वह ज्यादा मंगाया जायेगा और इसमें साफ तौर पर निर्देश दिया है कि इसके बारे में क्या साधन की जरूरत है यानी सेफ्टी के मामले में साधन की जो भी जरुरत है, सबसे उच्च प्राथमिकता देकर उसको पूरा किया जाये लेकिन आप सभी जानते हैं कि साधन सीमित हैं । सेफटी के साथ कोई कंप्रोमाईज नहीं किया जा सकता लेकिन साधन सीमित हैं । वही साधन है, उनसे आप मेंटेनेंस का काम ले लें, वही साधन है, उनसे हम नयी रेल लाइनें बिछा दें, वही साधन है, उनसे हम डबलिंग काम कर लें, वही साधन है, उनसे हम गेज कन्वर्जन कर लें **(व्यवधान)**

SHRI JIBON ROY: There should be a balance.

उपसभापति : अच्छा, जवाब देने दीजिये । उनको फलो टूट जायेगा । आप खींच रहे हैं, चैन मत खींचिये ।

(*Interruptions*) Let him finish.

श्री सतीश प्रधान : गाड़ी को ब्रेक मत लगाओ ।

श्री नीतिश कुमार : इसी में तो एक्सीडेंट हो जाता है ।

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: It is going like a Shatabdi Express.

THE DEPUTY CHAIRMAN: At least it is not derating. Why should he derail it?

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दिल्ली): फलो टूट गया **(व्यवधान)**

श्री नीतिश कुमार : फलो टूटना, क्या वह तो गाड़ी जब चलेगी तो चल पड़ेगा ।

उपसभापति : लिंक कमजोर नहीं है उनका ।

श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर देश) : साधन सीमित है, काम बहुत है, यह कह रहे थे आप ।

श्री नीतीश कुमार : हम लोगों ने अपने स्टेटस पेपर में इस बात का उल्लेख किया है । प्रोजेक्ट्स की स्थिति पर व्हाईट पेपर भी हमने रख दिया है । जो हमारे साधन हैं, जिस ढंग का बजटरी सपोर्ट है और इंटर्नल रिसोर्स मोबिलाईजेशन है, इसके अलावा मार्केट बोरोइंग है, इन तीन सोर्सेज से कुल मिलाकर हमारा प्लान तय होता है और उसके हिसाब से हर जगह हम खर्च करते हैं । यह तो हम सबको तय करना पड़ेगा । मांग आती है कि यहां रेल लाईन बिछा दीजिये । कहा जाता है कि पैसा कम है तो लोग कहते हैं कि चलिये, हमारे यहां तो करा दीजिये, बाकी फिर देख लीजियेगा ।

अब गेज कन्वर्जन है । गेज कन्वर्जन चला । इस दशाब्दी की चीज है । आप पूछेंगे तो हमारे पास सब फिगर्स उपलब्ध हैं । आखिर पैसा तो सीमित है । एक बार यूनीगेज को एक फिलासफी के रूप में रेलवे मंत्रालय ने स्वीकार कर लिया । मैं कोई उसकी आलोचना करने के लिये यहां खड़ा नहीं हुआ हूं लेकिन जो हकीकत है उसे मैं आपके सामने रखना चाहता हूं । एक बार यूनीगेज का दौर चला तो यूनीगेज के लिये पैसे नहीं थे । तो आपको सब चीजों से काटना पड़ा । तो पैसे तो कटेंगे, दूसरी मदों से कटेंगे । उससे मेंटेनेंस की मद भी अफैक्ट हुई, रिन्यूअल की मद भी अफैक्ट हुई । महोदय, इस सदन में और दूसरे सदन में भी मैंने इस बात को बताया है कि 10,000 किलोमीटर से अधिक ओवरडयू है ट्रैक रिन्युअल । पिछले सालों की तुलना में हमने ट्रैक रिन्यूअल की मद में पैसा बढ़ाया है लेकिन जो भी उपलब्ध था, उसी के हिसाब से हम बढ़ा पाये हैं । एकबारगी उतना पैसा हम कहां से लायें? आप हमारी आर्थिक स्थिति जानते हैं, जो इक्नामिक सिनेरियो है, उसे जानते हैं । यहां भूतपूर्व वित्त मंत्री और विपक्ष के नेता बैठे हुये हैं । दूसरे भूतपूर्व वित्त मंत्री भी बैठे हुये हैं, तीसरे भूतपूर्व वित्त मंत्री भी बैठे हैं । कांग्रेस के बैंच पर तीन तीन भूतपूर्व वित्त मंत्री बैठे हुये हैं.... (**व्यवधान**)

SHRI PRANAB MUKHERJEE (West Bengal): How many *bhoots*.

SHRI JIBON ROY: Mr. Minister, if you yield for a minute... (*Interruptions*)

श्री नीतीश कुमार : अच्छा, अब यील्ड कर जायेंगे बाद में, इसलिये स्थिति पर हम बता दें ।

SHRI JIBON ROY: Mr. Minister, if you yield to me for a minute...

THE DEPUTY CHAIRMAN: No, Mr. Jibon Roy, you cannot ask the Minister.

SHRI JIBON ROY: I am just helping him. When you have introduced the Status Paper...

THE DEPUTY CHAIRMAN: No, you don't help him.

श्री सतीश प्रधान : (**व्यवधान**) मंत्री जी को पूरा बोलने दो, सिर्फ भूतपूर्व बोल देते हैं, बीच में रुक जाते हैं ।

SHRI JIBON ROY: बात ऐसी है कि When you introduced the Status Paper before the House, at that time you assured us that you would organise a discussion, a mass level discussion because the question of balance is important, and as far as we know except in one place, you have not gone with the 'Status Paper on he Railways' to the other sections of the population. You assured us that you will organise a mass discussion on this.

श्री नीतीश कुमार : ठीक है, आपके सवाल को हम बाद में डील कर देंगे । लेकिन मेरे कहने का मतलब है कि जो पैसे सीमित हैं और इस बार जो साधन की आर्थिक स्थिति है उसके बारे में सब लोग जान रहे हैं । हमारी लोडिंग कम हो रही है और खास करके हमारा जो प्रोग्रोस ट्रेफिक है वह कम हो रहा है और धीरे-धीरे आपने रेलवे को जिम्मा दे दिया कि तुम ज्यादा प्रोग्राम ट्रेफिक को ही मीट करो, कोर सेक्टर को ही

मीट करो। जो हमारी दूसरी तरफ से अर्निंग थी, पीस मील से थी वह सब धीरे-धीरे आप लोगों के जमाने से बन्द होती गई। आज स्थिति है – अदर गुड्स हमारा कम है– 8 परसेंट, 7 परसेंट, 9 परसेंट और जो आपका प्रोग्राम ट्रेफिक है वही ज्यादा है। तो प्रोग्राम ट्रेफिक की आप हालत जान रहे हैं। पावर प्लांट का कोयला नहीं ले रहे हैं। एक दिन हमने रिव्यू किया तो पता चला कि हमारे 100 रैक डिफ्रेट पावर हाउसेज के बाहर खड़े हैं, वह अनलोड नहीं कर रहे हैं। तो यह तो हालत है। स्टील सेक्टर से वही हो रहा है। जो हम लोग कच्चा माल ढोते हैं उसके हिसाब से वही हाल हुआ। तो सब मिला करके जो प्रोग्राम ट्रैफिक है उसमें कमी आई है और वह कमी रेलवे की कोई गलती के चलते नहीं आई है और दूसरी तरफ अदर गुड्स ट्रैफिक में हम अर्निंग करने के लिए स्ट्रेटेजी एडोप्ट कर रहे हैं, बढ़ा रहे हैं। अर्निंग इम्प्रूव करेंगे, हमको पूरा भरोसा है, यह बात एक अलग चीज है। लेकिन अगर कहीं हमारी अर्निंग घटेगी तो उसका असर तो पड़ेगा, हम पैसा कहां से लाएंगे ? तो उस हालत में कहने का मतलब कि एक तो सीमित पैसा है और उसको हमने ऐसे काम में लगाया जो इंतजार कर सकता था। गेज कंवर्जन कोई ऐसी चीज नहीं थी, माल की ढुलाई होनी चाहिए, पेसेंजर्स का आवागमन होना चाहिए था। वह ब्रोड गेज से होता है या मीटर गेज से होता है यह उतना महत्व का विषय नहीं था। हम जिस ब्रोड गेज का इस्तेमाल अपने देश में कर रहे हैं– दुनियां में कहां है ब्रोड गज ? पाकिस्तान में, आपके यहां, कुछ बंगला देश में और हममें ज्यादा ब्रोडर गेज रशिया में है। लेकिन बाकी दुनियां में तो जो हमारा ब्रोड गेज है और हमारा मीटर गेज है उसके बीच में स्टैंडर्ड गैज है और उसकी हमसे कम शंटिंग कोसिटी नहीं है। हममें ज्यादा स्टील एक्सिल लोड लेते हैं। कहने का मतलब कि गेज से एक्सिल लोड का कोई संबंध नहीं था, लेकिन एडोप्ट किया गया और आप लोगों के जमाने में एडोप्ट किया गया और वह जब एडोप्ट किया गया तो उस पर पैसा लगाया गया और सब तरफ का पैसा काट करके लगाया गया। आज हमने उसमें थोड़ी कमी की है। आपकी इजाजत होगी तो और आगे उसी स्ट्रेटेजी पर चलेंगे लेकिन पैसा तो खर्च हुआ और सफर मेंटीनेंस ने किया और आज हमारे सामने सामने उसकी नौबत आ रही है उसका नतीजा भुगतने के लिए हम तैयार हैं ऐसे वक्त में हम लोग यहां पर पहुंचे हैं कि उसका फल, दुष्परिणाम सामने आ रहा है और उसका जवाब देने के लिए हमको खड़े होना पड़ा है। लेकिन सोच समझ करके और उसके बारे में एक प्रोग्राम बनाया जाना चाहिए था। आपने गेज परिवर्तन का तो निर्णय ले लिया। 28 हजार किलोमीटर रेल लाईन मीटर गेज और नेरो गेज के थे। इतना बिल्कुल बड़े पैमाने पर हवा बनाने के बाद और खूब बवंडर मचाने के बाद कितना कर पाए हैं ? गेज परिवर्तन कुल 8 हजार किलोमीटर के आसपास हुआ है, 20 हजार किलोमीटर फिर भी बचा हुआ रह गया है। इसको पूरा करने में कितना समय लगेगा और क्या सब पैसा काट करके हम उसी में लगादें और फिर रोज इस ढंग की घटनाएं घटें और कोई रेल मंत्री हो वह जवाब दे कि हम क्या कर सकते हैं। तो यह तो सारी चीजों पर आपको विचार करना पड़ेगा। तो अब इतनी ट्रेन चलाई जा रही हैं, हर साल मांग हो रही है उनको मेंटीनेंस का पूरा समय नहीं मिल पाता। यहां पर बैठे हुए सभी माननीय सदस्य चाहे इस सदन के हों या उस सदन के हों हम भी एम० पी० हैं पहले, तब मिनिस्टिर हैं। हम पर भी दबाव है जनता का अपने-अपने क्षेत्र का। सबकी इच्छा होती है कि कोई ट्रेन हो या ट्रेन को अपने क्षेत्र तक ले जाएं।... **(व्यवधान)**...

SHRI VAYALAR RAVI (Kerala): Madam, the hon. Minister is not saying anything new. He is taking shelter under the demands of the hon. Members. .... *(Interruptions)*...

SHRI NITISH KUMAR: Mr. Vayalar Ravi, some hon. Members have raised certain points, and I am responding to their points. ..*(Interruptions)*...

SHRI T. N. CHATURVEDI (Uttar Pradesh): He wants to make his presence felt that he is back to the House. ... (*Interruptions*)...

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: The hon. Minister is not specific.

श्री नीतीश कुमार : मैं स्पेसिफिक रेप्लाई देता जा रहा हूं। गुरुदास दासगुप्त जी, आप तो बोलकर बाहर चले गये। इस बीच दूसरे माननीय सदस्यों ने जो सवाल उठाए हैं उनके स्पेसिफिक क्वेश्चन्स का आनसर दे रहा हूं। जैसा सवाल होगा, वैसा ही जवाब होगा। ...व्यवधान...

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: He is still an M.P., Madam.

THE DEPUTY CHAIRMAN: He was in your place before. So, he knew how to harass a Minister. He knows how to harass an M.P. also.

SHRI JANARDHANA POOJARY (Ktrnataka): Madam, with your permision, I want to say something we have been listening to the reply of the hon. Minister for the last half-an-hour. He has not taken it very seriously. It is a very serious matter. I am sorry to say this.

SHRI NITISH KUMAR: I take strong objettion to this remark.

SHRI JANARDHANA POOJARY: He is expressing his helplessness.

SHRI NITISH KUMAR: I take strong objection to this remark. Kindly go through the proceedings. I take strong objection to this. I am quite serious. I am all the time serious. He cannot accuse me of non-serviousness. .... (*Interruptions*)...

SHRI MD. SALIM (West Bengal): Madam, we have been listening to the Minister.

SHRI NITISH KUMAR: I know the hon. Member from that House. I know him for a long time ... (*Interruptions*)..

THE DEPUTY CHAIRMAN: Please sit down. ...(*Interruptions*) ...

SHRI NITISH KUMAR: I know how much serious you are. What do you know about it? You go on shouting that I am not serious. What is this? .... (*Interruptions*)...

उपसभापति : मंत्री जी बैठिय... (व्यवधान)... नीतीश कुमार जी आप बैठ जाइये। ...(व्यवधान)...

SHRI NITISH KUMAR: The hon. Member was not present in the House when the debate was going on, and now his saying that the Minister is not serious ...(*Interruptions*)...

SHRIMATI SHABANA AZMI: (Nominated): It is an aasolutely unfair charge.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Please take your seat. Just one minute. Certain questions were put. If the Members have put certain questions, the Minister is trying to answer them in his own way. He cannot answer the way the Members want. I will request tre Minister to be brief because we have their business also.

आप बैठिए ना जी... (व्यवधान)... मैंने आपसे क्या कहा है?... (व्यवधान)... जस्ट वन सैकेण्ड, अपनी सीट पर बैठिए।

Now please don't ..(*Interruptions*).. *Interruptions*)...

श्री नीतीश कुमार : हमें जितना संक्षेप में कहेंगे, हम उतना कहेंगे। क्योंकि मेम्बर्स ने रेज किया है इसलिए कह रहा हूं। मैडम, जो सवाल उठाय गए है, जो-जो बातें प्रियोरिटी के बारे में कही गई हैं कि आखिर सेफ्टी हो और मेन्टेनेन्स को टॉप प्रियोरिटी देनी चाहिए। यह बिल्कुल सही बात है। मैं इसको इलोबोरेट कर रहा था और में उस बात का समर्थन कर रहा था। इसको रिफ्लेक्ट होना चाहिए। आपसे भी हम यह चाहते हैं। हमने शुरू में ही इस सवाल को रखा है। जो स्पेसिफिक सवाल उठाए गए हैं, मने उन सवालों का जवाब

देने की कोशिश की है। मेरी समझ में गुरुदास दासगुप्त जी ने जो सवाल उठाए थे, मोटेतौर पर मने उनके सवालों को कवर किया है। यह सभी के लिए चिंता का विषय है। मैं एक प्वाइन्ट मेन्शन करना चाहता हूं। माननीय सदस्य ने सेफ्टी आडिट की बात कही है। अक्तूबर महीने में ही, नवम्बर से सेफ्टी आडिट लागू कराने के लिए हमने फैसला ले लिया है और सेफ्टी आडिट करने के लिए आदेश भी निर्गत किए जा चुके हैं। जोनल लेवल पर और रेलवे बोर्ड के स्तर पर भी सेफ्टी आडिट टीम बहाल की जा सकती है। इस बारे में पहले ही फैसला लिया जा चुका है। मेन्टीनेन्स और उस पर रेस्पांसिबिलिटी नीचे से ऊपर तक फिक्स की जा सके, इसके लिए गाइडलाइन्स इश्यू किये जा चुके हैं।

श्रीमती कमला सिन्हा : क्या टाइम फ्रेम बना है?

श्री नीतीश कुमार : जी, हां टाइम फ्रेम है। कम है। इसके अलावा मेंटिनेंस 4.00 P.M. के लिए जो नार्म्स हो सकते हैं उनको अप-डेट करके, उनको अभी इसी वर्ष अगस्त 1998 में इश्यू किया है। सारी कार्यवाहियां जारी हैं। लेकिन इसमें जो कुछ हुआ है वह दुर्भाग्यपूर्ण है। इसका कोई एक्सक्यूज नहीं है। जब तक हम एक्सीडेंट को बिल्कुल समाप्त नहीं कर लेते हैं, जब तक हम फल्योर्स को समाप्त नहीं कर लेते हैं तब तक किसी के लिए यह चैन की बात नहीं हो सकती है। जो स्थिति थी, वह मैंने सदन के सामने रखी है। म माननीय सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूं जो उन्होंने इस गहन मुद्दे पर सदन का ध्यान आकृष्ट किया। यहां पर जो भी सवाल उठाए गए हैं यह हमारे लिए सर्वोच्च प्राथमिकता के विषय होंगे और इसके लिए जितनी राशि की जरुरत होगी वह मुहैया कराई जाएगी और इसके लिए सारे कदम उठाए जायेंगे। रिस्पांसबिलेटी, ऊपर तक जहां कहीं भी जाएगी किसी को बख्शा नहीं जाएगा। इस संदर्भ में मुझे यही कहना है।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, statement by Minister. (*Interruptions*) Mr. Minister, there is a statement by Mr. Khurana. Do you have anything to say?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING AND PROGRAMME IMPLEMENTATION (SHRI RAM NAIK): Madam, on reconsideration, we have decided not to make the proposed statement because it mainly pertains to the Lok Sabha Members. So, we are not making the statement.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Okay, ... (*Interruptions*) ...

THE PATENTS (AMENDMENT) BILL, 1998

THE MINISTER OF INDUSTRY (SHRI SIKANDER BAKHT): Madam, I beg to move.. (*Interruptions*) ...

DR. BIPLAB DASGUPTA (West Bangal): Madam, before we go to the next item, you will recall, we went to the hon. Chairman and mentioned to him that majority of the parties in this House are opposed to introduction of the Bill on patents. He told us that those object to this should be given some opportunity to explain to the House why we object to the introduction of the Bill. If you permit me, Madam, I will make a few points. (*Interruptions*).

SHRI PRANAB MUKERJEE (West Bengal): Madam, I am on a point of order. (*Interruptions*)

THE DEPUTY CHAIRMAN: Biplab babu, let me hear the point of order. (*Interruptions*)

SHRI PRANAB MUKHERJEE: Madam, I am on a point of order under rule 67 of the Rules of Procedure and Conduct of Business. It says: "When a Minister moves a motion for introduction